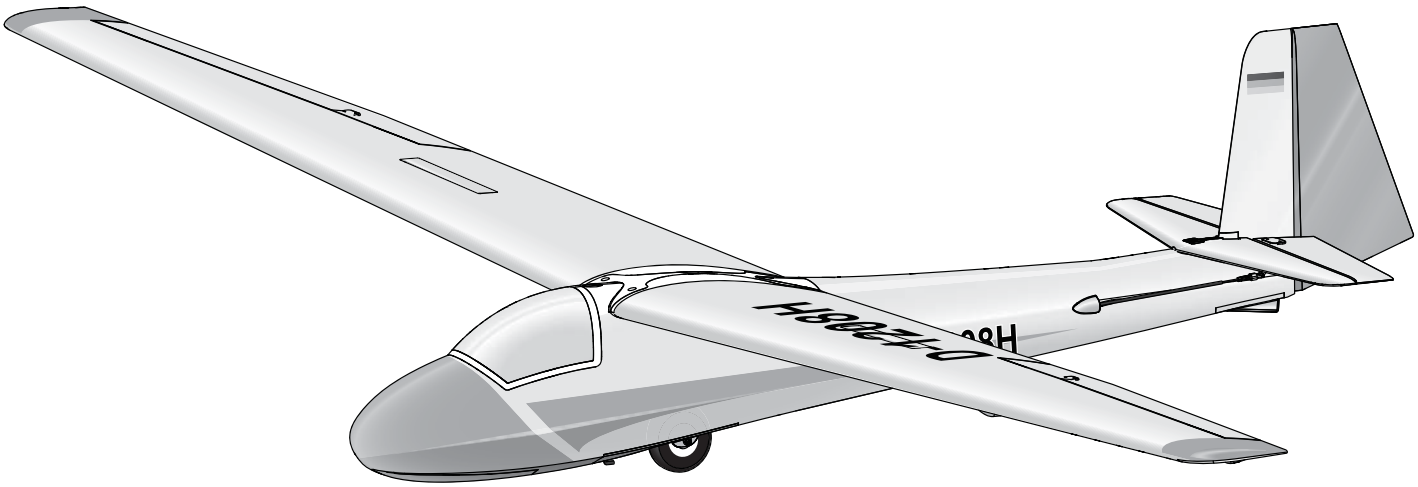
parkzone®

Ka-8



Instruction Manual / Bedienungsanleitung
Manuel d'utilisation / Manuale di Istruzioni

BNF™
Bind-N-Fly.® Ready to fly. redefined.

PNP
PLUG-N-PLAY®

AVVISO

Istruzioni, garanzie e tutti gli altri documenti accessori sono soggetti a modifiche a totale discrezione di Horizon Hobby, Inc. Per avere una documentazione aggiornata sul prodotto, visitare il sito Web www.horizonhobby.com e fare clic sulla scheda di supporto per questo prodotto.

Significato di termini specialistici:

I seguenti termini vengono utilizzati in tutta la documentazione relativa al prodotto per indicare il livello di eventuali danni collegati all'utilizzo di questo prodotto:

AVVISO: procedure che, se non debitamente seguite, espongono al rischio di danni alle cose E a una possibilità minima o nulla di lesioni personali.

ATTENZIONE: Sprocedure che, se non debitamente seguite, possono provocare danni fisici a oggetti E gravi lesioni a persone.

AVVERTENZA: procedure che, se non debitamente seguite, possono provocare danni materiali, danni collaterali e lesioni gravi O comportare un'alta probabilità di lesioni superficiali.

⚠ **ATTENZIONE:** Leggere TUTTO il manuale di istruzioni e prendere familiarità con le caratteristiche del prodotto, prima di farlo funzionare. Se il prodotto non è utilizzato in modo corretto potrebbero verificarsi danni al prodotto, alle persone o alle cose, causando gravi lesioni.

Questo è un sofisticato prodotto di hobbistica. Esso deve essere manipolato con cautela e giudizio e richiede qualche conoscenza di base di meccanica. Se il prodotto non è utilizzato in maniera sicura e responsabile potrebbero verificarsi lesioni o danni al prodotto stesso o ad altre proprietà. Questo prodotto non è concepito per essere usato dai bambini senza la diretta supervisione di un adulto. Non usare componenti non compatibili o alterare il prodotto in nessuna maniera al di fuori delle istruzioni fornite da Horizon Hobby Inc. Questo manuale contiene istruzioni relative a sicurezza, utilizzo e manutenzione del prodotto. È fondamentale leggere e seguire tutte le istruzioni e le avvertenze nel manuale prima di montare, mettere a punto o usare il prodotto, al fine di usarlo correttamente e di evitare danni o lesioni gravi.

Almeno 14 anni. Non è un giocattolo.

Precauzioni per la Sicurezza e Avvertenze

L'utente di questo prodotto è l'unico responsabile del corretto utilizzo del medesimo in maniera che non sia pericoloso, sia nei propri riguardi che nei confronti di terzi e non danneggi il prodotto stesso o l'altrui proprietà.

- Mantenere sempre la distanza di sicurezza in tutte le direzioni attorno al modellino per evitare collisioni o danni. Questo modello funziona con comandi radio soggetti all'interferenza di altri dispositivi non controllabili dall'utilizzatore. Si possono verificare interferenze e perdite momentanee di controllo.
- Utilizzare sempre il modello in spazi liberi da auto, traffico e persone.
- Seguire scrupolosamente i consigli e le avvertenze sia per il modello che per tutti gli accessori (caricabatteria, pacchi batteria ricaricabili, ecc.).
- Tenere le sostanze chimiche, i piccoli oggetti o gli apparati sotto tensione elettrica fuori dalla portata dei bambini.
- Evitare il contatto con l'acqua di tutti i dispositivi che non sono stati appositamente progettati per funzionare in acqua. L'umidità danneggia i componenti elettronici.
- Non mettere in bocca le parti del modello poiché potrebbe essere pericoloso e perfino mortale.
- Non far funzionare il modello se le batterie della trasmittente sono poco cariche.
- Tenere sempre il velivolo in vista e sotto controllo.
- Usare sempre batterie completamente cariche.
- Tenere sempre il trasmettitore acceso quando il velivolo viene alimentato.
- Rimuovere sempre le batterie prima dello smontaggio.
- Tenere sempre libere le parti mobili.
- Tenere sempre i componenti asciutti.
- Lasciar sempre raffreddare i componenti dopo l'uso prima di toccarli.
- Rimuovere sempre le batterie dopo l'uso.
- Accertarsi sempre che il failsafe sia impostato correttamente prima del volo.
- Non utilizzare mai velivoli con cablaggio danneggiato.
- Non toccare mai i componenti in movimento.

Avvertenze di carica

Il caricabatterie in dotazione con il velivolo è progettato per caricare in modo sicuro la batteria Li-Po.

⚠ **ATTENZIONE**: seguire esattamente tutte le istruzioni e le avvertenze. L'uso improprio delle batterie Li-Po può provocare incendi, causare lesioni personali e/o danni materiali.

- L'installazione, la carica o l'uso della batteria Li-Po in dotazione comporta no l'assunzione da parte dell'utente di tutti i rischi associati alle batterie al litio.
- Se durante la carica si forma un rigonfiamento della batteria, interrompere immediatamente l'uso. Se si sta caricando o scaricando la batteria, scollegarla e ricollegarla. La mancata interruzione dell'uso, della carica o dello scaricamento di una batteria che ha iniziato a gonfiarsi può provocare incendi.
- Per una conservazione ottimale, riporre sempre la batteria in un luogo asciutto a temperatura ambiente.
- Durante il trasporto o la conservazione temporanea, la temperatura della batteria deve essere sempre compresa tra i 5 e i 49 ºC. Non riporre la batteria o l'aeromodello in una macchina o alla luce diretta del sole. Se conservata all'interno di un'auto surriscaldata, la batteria potrebbe danneggiarsi o addirittura incendiarsi.
- Caricare sempre le batterie lontano damateriali infiammabili.
- Ispezionare sempre la batteria prima di caricarla e non caricare mai batterie completamente scariche o danneggiate.
- Scollegare sempre la batteria dopo la carica e lasciare raffreddare il cari cabatterie prima di una nuova carica.
- Monitorare costantemente la temperatura del pacco batteria durante la carica.
- UTILIZZARE SOLO UN CARICABATTERIE SPECIFICAMENTE PROGETTATO PER CARICARE BATTERIE LI-PO. La carica effettuata con caricabatterie non compatibili può provocare incendi, causare lesioni alle persone e/o danni materiali.
- Le celle Li-Po non devono essere mai scaricate sotto i 3 V in condizioni di carico.
- Non coprire mai le etichette di avvertenza con ganci o bandelle.
- Non lasciare mai incustodite le batterie in carica.
- Non superare mai i livelli di carica consigliati per le batterie.
- Non tentare mai di smontare o alterare il caricabatterie.
- Non consentire mai a minori di caricare i pacchi batterie.
- Non caricare mai le batterie in luoghi estremamente caldi o freddi (tempe ratura consigliata tra i 5 e i 49 °C) o in luoghi esposti alla luce diretta del sole.

Il Ka-8

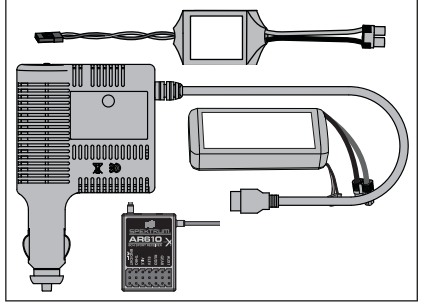
Grazie per aver acquistato l'aliante Ka-8 ParkZone ®. Molti piloti veri hanno fatto il loro primo volo da soli stando ai comandi di un Ka-8. Le sue caratteristiche di volo amichevoli e le notevoli prestazioni nel volo in termica, lo rendono il passo successivo perfetto per i piloti neolicenziati, desiderosi di sgranchirsi le ali.

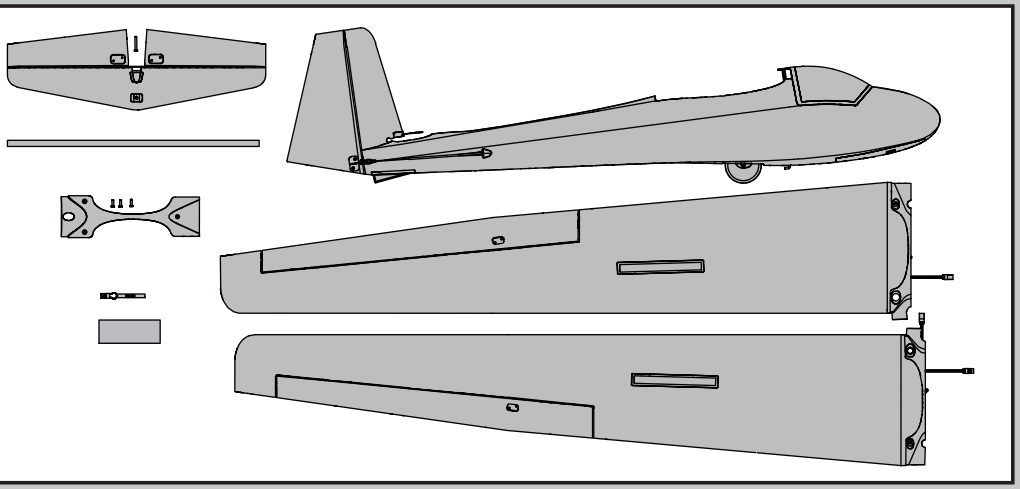
L'aliante Ka-8 Parkzone possiede la bellezza delle costruzioni precedenti a quelle in composito. Proprio come il Ka-8 in scala reale, permette di fare un volo rilassante non avendo cattive tendenze. Si può lanciare con cavo ad elastico (Hi Start), su di un pendio o tramite un aereo trainatore. La sua costruzione in Z-Foam permette di avere una notevole durata come pure facilitare le riparazioni.

Prima di lanciarlo però, bisogna che troviate il tempo di leggere tutto questo manuale. Oltre alle istruzioni per il montaggio, troverete anche consigli utili per il montaggio del gancio senza servo (Servoless Payload Release E-flite®), per il traino, per il lancio con l'elastico, per il volo in pendio e per usare gli aerofreni tipo Schempp-Hirth. In definitiva si trova tutto quello che serve per fare il primo volo e quelli successivi nel migliore dei modi possibili.

Contenuto della scatola

BNF BIND-N-FLY® **Comprende**

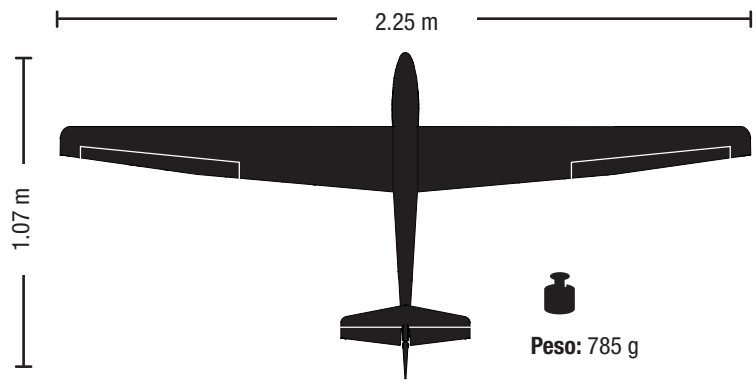




Indice

Carica della batteria 53
Connessione fra trasmettitore e ricevitore 54
Installazione della batteria 54
Armare il regolatore di tensione e il ricevitore 55
Montaggio dell'ala e sua installazione 56
Installazione piano di coda orizzontale 57
Installazione delle forcelle 57
Impostazione delle squadrette 57
Applicazione degli adesivi 58
Verifiche prima del volo 58
Baricentro (CG) 58
Riduttori di corsa 58
Verifica direzione comandi 59
Consigli per il volo e riparazioni 60
Gancio di traino apribile senza servo 63
Verifiche dopo il volo 64
Guida alla risoluzione dei problemi 64
Garanzia 65
Informazioni per i contatti 65
Informazioni sulla conformità per l'Unione Europea 66
Pezzi di ricambio 67
Pezzi opzionali 67

Caratteristiche



Peso: 785 g

BNF BIND-N-FLY®	PNP PLUG-N-PLAY®	
Installati	**Installati**	(2) Servi alettoni (PKZ1080) (1) Servo timone (1) Servo elevatore (1) Servo aerofreni (PKZ1090)
Installato	**Venduto a parte**	**Regolatore di tensione:** 2–3 cell Li-Po, 5.5V (EFLA120)
Installato	**Venduto a parte**	**Ricevitore:** Spektrum AR610 6-Channel DSM2/DSMX® piena portata o per park flyer sport (SPMAR610)
Compreso	**Venduto a parte**	**Batteria:** 7.4V 2S 1300mAh 20C Li-Po (EFLB13002S20)
Compreso	**Venduto a parte**	**Caricatore:** 2-cell DC con bilanciamento Li-Po (EFLC3125)
Venduto a parte	**Venduto a parte**	**Trasmettitore consigliato:** Almeno 4 canali a piena portata 2.4GHz con tecnologia Spektrum DSM2/DSMX®

Per registrare il vostro prodotto on line, visitate www.parkzone.com

Carica della batteria

Questo aereo viene fornito con batteria LiPo 2S e relativo caricatore DC con bilanciamento. Caricare la batteria unicamente con il caricabatterie in dotazione. Non lasciare mai la batteria e il caricabatterie incustoditi durante il processo di carica. La mancata corretta osservanza delle istruzioni potrebbe provocare un incendio. Durante la carica, accertarsi che la batteria si trovi su una superfi cie resistente al calore. Caricare la batteria di volo durante il montaggio del velivolo. Montare la batteria completamente carica per eseguire i test di controllo e il binding.

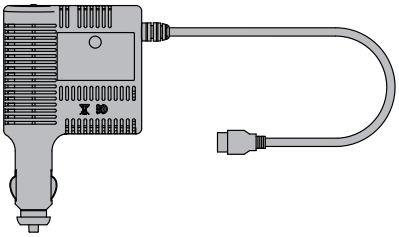
Caratteristiche del caricabatterie con bilanciatore c.c. Li-Po

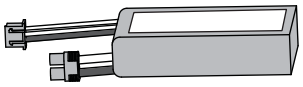
- Carica e bilancia le batterie LiPo 2S
- LED indicatore dello stato di carica
- Cavo per presa accessoria 12V

Acquistare gli adattatori opzionali 12V (HBZ6513 o HBZ4747) per alimentare più comodamente il caricatore.

Caratteristiche del caricatore

- Tensione in ingresso: 10-14V
- Carica batterie LiPo con 2 celle e una capacità minima di 1300mAh





- Massima corrente di carica 1C (1.3 amps)

7.4V 2S 1300mAh 20C Li-Po (EFLB13002S20)

Il pacco batterie 2S Li-Po E-flite dispone di un terminale di bilanciamento che ne consente il caricamento in modo sicuro, se lo si utilizza con il caricabatterie Li-Po ParkZone con il bilanciatore in dotazione.

⚠ **ATTENZIONE:** prima di iniziare la carica, inserire il connettore di bilanciamento della batteria nella presa corretta sul caricatore.

Procedura per la carica della batteria

1.	Caricare solo batterie che siano fresche al tatto e che non siano danneggiate. Guardare attentamente la batteria per essere certi che non sia gonfia, piegata, rotta o forata.
2.	Collegare il caricatore ad una alimentazione appropriata a 12V in corrente continua.
3.	Collegare il cavo di bilanciamento della batteria all'apposita presa sul caricatore.
4.	Il LED lampeggerà durante la carica.
5.	Il LED diventa fisso quando la batteria è carica (circa 1 ora).
6.	Quando la carica è terminata, scollegare subito la batteria dal caricatore. Il LED si spegnerà.

⚠ **ATTENZIONE:** la batteria potrebbe incendiarsi se viene sovra caricata.

⚠ **ATTENZIONE:** usare solo un caricatore specifico per le batterie LiPo. In caso contrario si potrebbe causare un incendio con danni e lesioni.

⚠ **ATTENZIONE:** non superare la corrente di carica consigliata.

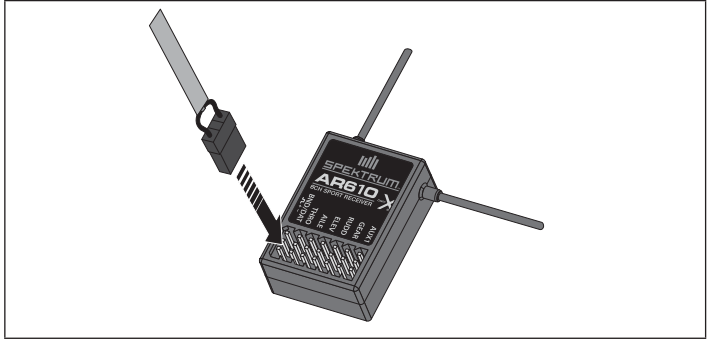
AVVISO: se si usa una batteria differente da quella LiPo compresa nel kit, si faccia riferimento al costruttore per avere le informazioni per la carica.

Connessione fra trasmettitore e ricevitore

Il binding è il processo di programmazione del ricevitore dell'unità di controllo per il riconoscimento del codice GUID (Globally Unique Identifier) di uno specifico trasmettitore. Per un corretto funzionamento sarà necessario effettuare il binding del trasmettitore scelto dotato di tecnologia Spektrum DSM2/DSMX con il ricevitore. Visitare il sito www.bindnfly.com per avere un elenco completo di trasmettitori compatibili.

⚠ **ATTENZIONE:** Quando si utilizza un trasmettitore Futaba con un modulo Spektrum DSM, è necessario invertire il canale del gas ed effettuare nuovamente il Binding. Consultare il manuale del vostro modulo Spektrum per settare nuovamente il Bind ed il FailSafe. Consultate il manuale della vostra trasmittente per effettuare l'inversione del canale del gas.

Installazione "bind plug"



✓	Tabella per la procedura di connessione (binding)
	1. Leggere le istruzioni per eseguire il binding del trasmettitore a un ricevitore (individuazione del comando di binding del trasmettitore).
	2. Assicurarsi che il trasmettitore sia spento.
	3. Spostare i comandi del trasmettitore in posizione neutra (comandi di volo: timone, elevatori e alettoni) o nella posizione in basso (motore, trim del motore.).*
	4. Installare uno spinotto di binding nella presa di binding.
	5. Collegare la batteria al regolatore di tensione.
	6. Il LED del ricevitore inizierà a lampeggiare velocemente.
	7. Accendere il trasmettitore tenendo premuto il pulsante o l'interruttore di binding del trasmettitore. Fare riferimento al manuale del trasmettitore per istruzioni sull'uso del pulsante o selettore di binding.
	8. Quando il ricevitore effettua il binding con il trasmettitore, la spia sul ricevitore diventerà accesa fissa.
	9. Togliere lo spinotto di binding dalla porta di binding.
	10. Riporre con cura lo spinotto di binding (alcuni attaccano lo spinotto di binding al rispettivo trasmettitore utilizzando bandelle doppie e clip).
	11. Il ricevitore deve mantenere le impostazioni di binding ricevute dal trasmettitore finché non viene eseguito un altro binding.

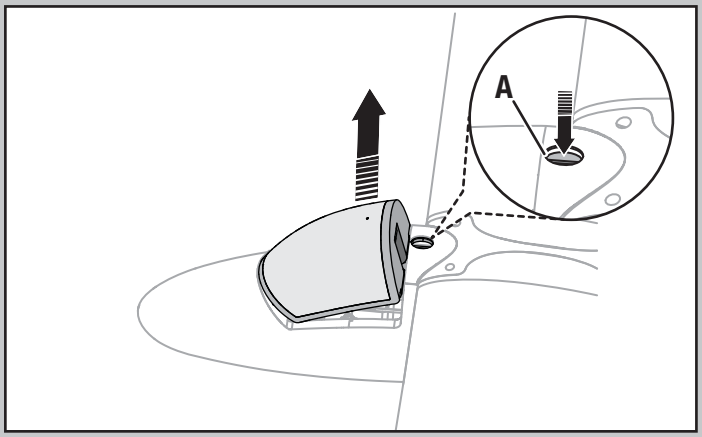
* In caso di problemi, per trovare altre istruzioni consultare la guida del trasmettitore per la risoluzione di problemi. Se è necessario, contattare il centro assistenza prodotti di Horizon.

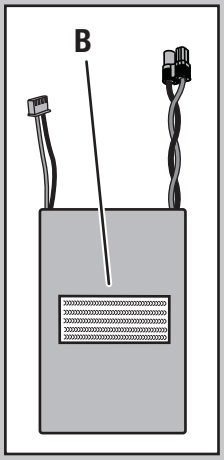
Installazione della batteria

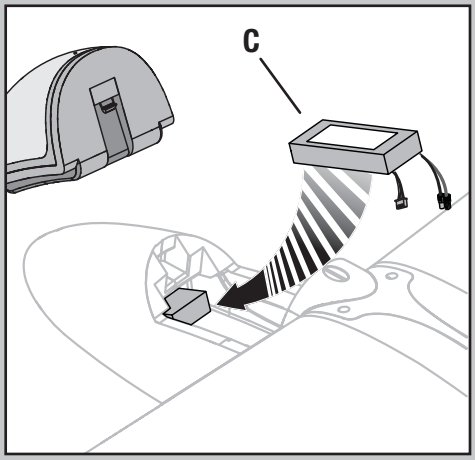
1. Premere il tasto (A) sulla fusoliera per sganciare il fermo.
2. Sollevare la parte posteriore della capottina tirandola verso l'alto per toglierla.
3. Applicare del nastro a strappo sul retro della batteria (B), come si vede dalla figura.
4. Installare nella sua sede una batteria (C) completamente carica con circa 25mm che sporgono nella sede.

Si vedano le istruzioni riguardo alla regolazione del Baricentro per avere più informazioni in proposito.

5. Rimontare la capottina. Spingere la parte posteriore e accertarsi che il fermo sia agganciato completamente.







PNP PLUG-N-PLAY®

Scelta della batteria

- Noi consigliamo una batteria E-flite da 1300mAh 7,4V 2S (EFLB13002S20).
- Se si usa una batteria diversa, deve avere una capacità di almeno 1300mAh.
- La vostra batteria dovrebbe avere almeno la stessa capacità, le dimensioni e il peso della LiPo originale E-flite per entrare nella fusoliera senza cambiare troppo il Baricentro.

Opzione alternativa per la batteria (4 - 5 celle NiCd o NiMH con interruttore.)

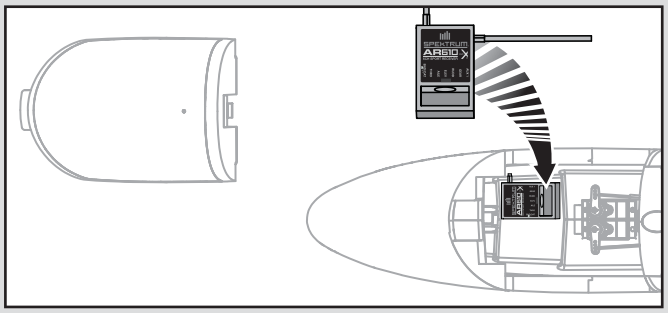
1. Montare l'interruttore in una posizione che sia facilmente accessibile.
2. Fissare la batteria nella fusoliera con nastro a strappo.
3. Inserire il connettore dell'alimentazione proveniente dall'interruttore, nella presa dedicata sul ricevitore o in un'altra presa libera.

AVVISO: non collegare direttamente al ricevitore una batteria LiPo o LiFe 2S, altrimenti si fanno dei danni. I servi di questo modello sopportano 6V al massimo.

PNP
PLUG-N-PLAY®

Scelta del ricevitore e installazione

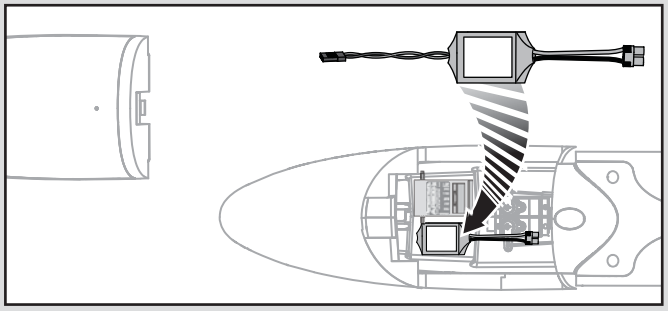
- Prima di installare l'ala, installare il ricevitore nella fusoliera con nastro a strappo o biadesivo.
- Collegare i servi di timone ed elevatore ai loro canali sul ricevitore.
- Collegare la prolunga a Y degli alettoni al suo canale sul ricevitore.
- Collegare il regolatore di tensione alla presa AUX1 sul ricevitore prima di fare la connessione (binding). Fatta la connessione collegare il regolatore alla presa BND.
- Collegare la prolunga degli aerofreni sul canale del motore.



Scelta del regolatore di tensione e sua installazione

Usare solo un regolatore di tensione o un BEC con uscita a 5-6V. Noi consigliamo la batteria E-flite (EFLB13002S20) e il regolatore di tensione (EFLA120.

- Installare il regolatore nella fusoliera con nastro a strappo o biadesivo.
- Fissare la batteria alla fusoliera con nastro a strappo.
- Prima di fare la connessione, inserire il connettore proveniente dal regolatore, nella presa AUX1 sul ricevitore. Fatta la connessione collegare il regolatore alla presa BND.
- Per alimentare il ricevitore, collegare una batteria al regolatore di tensione. Quando non si usa l'aereo, scollegare la batteria dal regolatore.



Armare il regolatore di tensione e il ricevitore

Il regolatore si arma anche dopo la connessione, come descritto prima; ma quando si collega la batteria le volte successive, bisogna osservare i passaggi che seguono.

⚠ **ATTENZIONE:** quando non si vola bisogna sempre scollegare la batteria dal ricevitore per evitare che si scarichi troppo. Se la batteria si scaricasse al di sotto della sua tensione minima ammessa, si potrebbe danneggiare, perdendo potenza e rischiando di incendiarsi in una successiva ricarica.

1. Accendere il trasmettitore e abbassare completamente lo stick motore ed il suo trim.
2. Togliere la capottina e installare una batteria completamente carica nella sua sede, fissarla con le sue fascette e poi collegarla all'ESC.
3. Quando la batteria è collegata al regolatore, il suo LED si illumina.

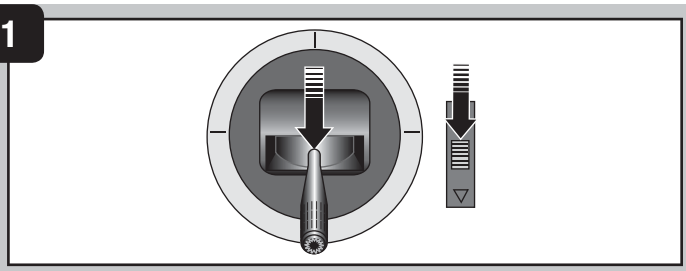
Failsafe
La posizione dei comandi per il failsafe si stabilisce quando si fa la connessione fra trasmettitore e ricevitore. Quando il ricevitore perde il segnale del trasmettitore, mette immediatamente le superfici di controllo nella posizione di failsafe. Prima di andare in volo, verificare sempre che il failsafe funzioni come è stato programmato.

LED indicatore della batteria

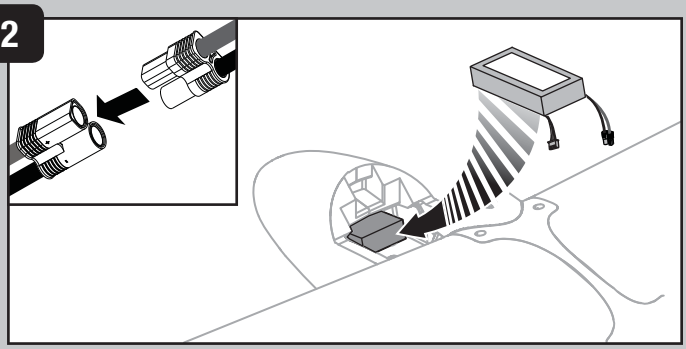
Stato del LED	2-CELL Li-Po
Fisso	La batteria è carica oltre 7,6V
Lampeggiante	**E' meglio caricare prima di andare in volo.** La batteria è tra 6,6 e 7,6V
LED spento (batteria collegata)	**NON ANDARE IN VOLO PRIMA DI CARICARE.** La batteria è sotto i 6,6V

Verificare sempre prima di ogni volo la tensione della batteria sull'aereo usando un prova batterie come lo EFLA111, venduto separatamente.

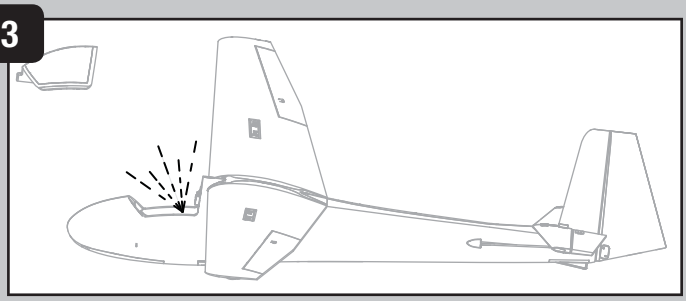
1



2



3



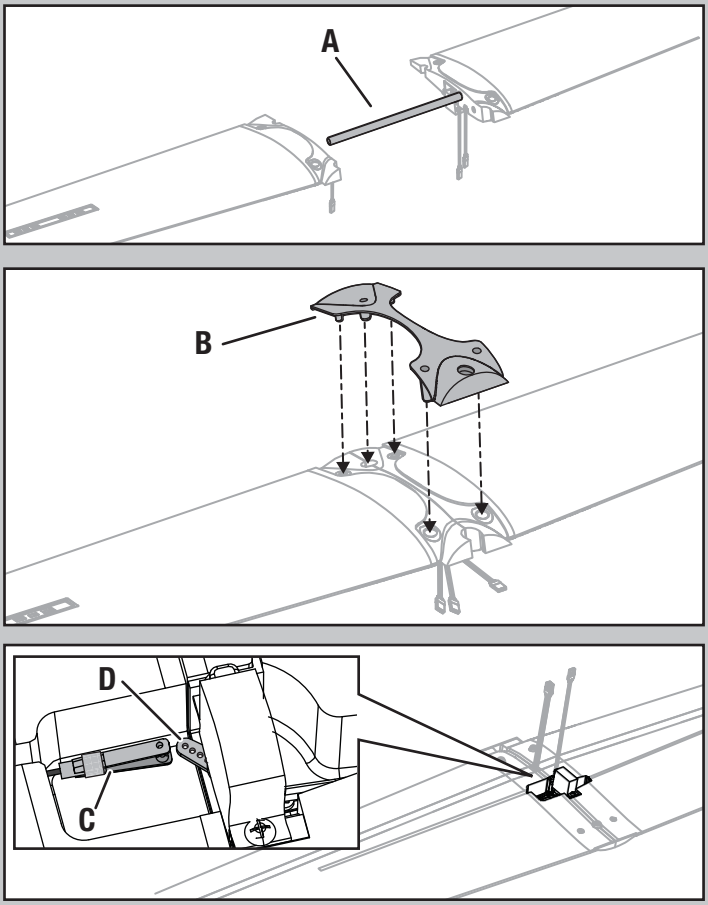
Montaggio dell'ala e sua installazione

IMPORTANTE: prima di installare l'ala conviene fare la connessione (binding), per poter regolare facilmente gli aerofreni.

Prima di andare in volo, connettere di nuovo l'aereo al trasmettitore per impostare correttamente il failsafe.

Assemblaggio

1. Inserire la baionetta (**A**) nel foro della semiala sinistra.
2. Inserire l'altra estremità della baionetta nella semiala destra e avvicinare le due semiali. Accertarsi che i fili dei servi degli alettoni escano dall'ala attraverso l'apertura inferiore nella parte anteriore dell'ala, come si vede in figura.
3. Installare la copertura (**B**) sopra all'ala, allineando i 5 fori, come si vede in figura.
4. Capovolgere tutta l'ala e collegare la forcella (**C**) dell'aerofreno di destra al foro più esterno della squadretta del servo (**D**). Per avere maggiori informazioni su come collegare le forcelle, far riferimento alla sezione che riguarda l'installazione delle forcelle. Per eseguire questa operazione servono delle pinze con i becchi stretti.



Installazione

1. Togliere la capottina (**F**) dalla fusoliera.
2. Inserire i connettori (**G**) attraverso l'apertura (**H**) della fusoliera per andare al ricevitore.
3. Collegare i servi degli alettoni alla prolunga a Y in qualsiasi modo. Inserire il connettore dello spoiler nella presa per il motore sul ricevitore.

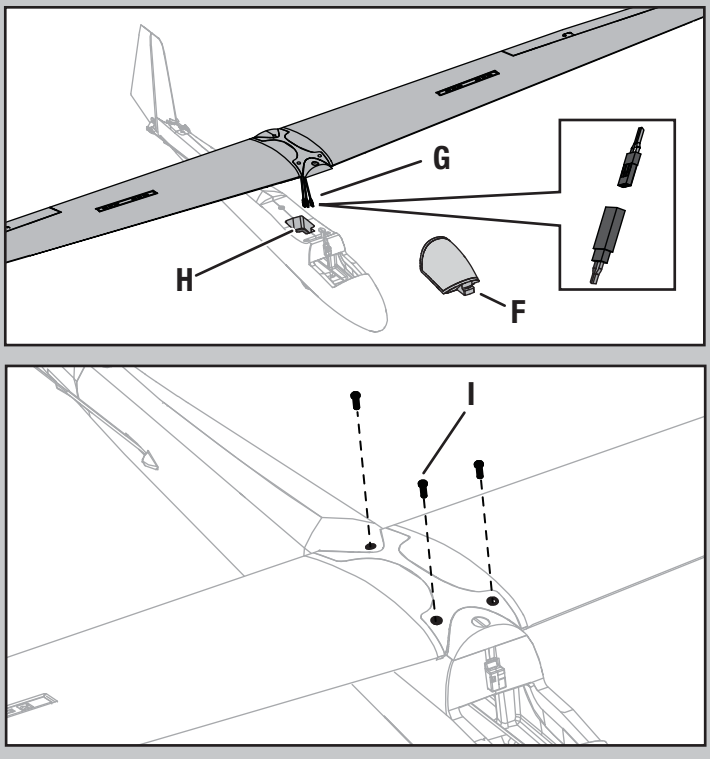
Consiglio: quando si usa un trasmettitore che può controllare separatamente gli alettoni, la prolunga a Y non è necessaria. Si possono collegare i servi alle prese AIL e AUX del ricevitore. Impostare adeguatamente la miscelazione sul trasmettitore.

4. Usare lo stick del motore sul trasmettitore per controllare gli aerofreni. Regolare opportunamente le forcelle per fare in modo che gli aerofreni si muovano insieme della stessa quantità.
5. Mettere del nastro sulle scanalature per i comandi degli aerofreni nella parte inferiore dell'ala.

⚠ **ATTENZIONE:** non pizzicare o danneggiare in qualche modo i cablaggi quando si collega l'ala alla fusoliera.

6. Fissare l'ala completa alla fusoliera usando le 3 viti (**I**).
7. Rimontare la capottina sulla fusoliera. Quando serve, smontare seguendo l'ordine inverso.

Consiglio: si raccomanda di togliere l'ala dalla fusoliera per il trasporto o la conservazione.

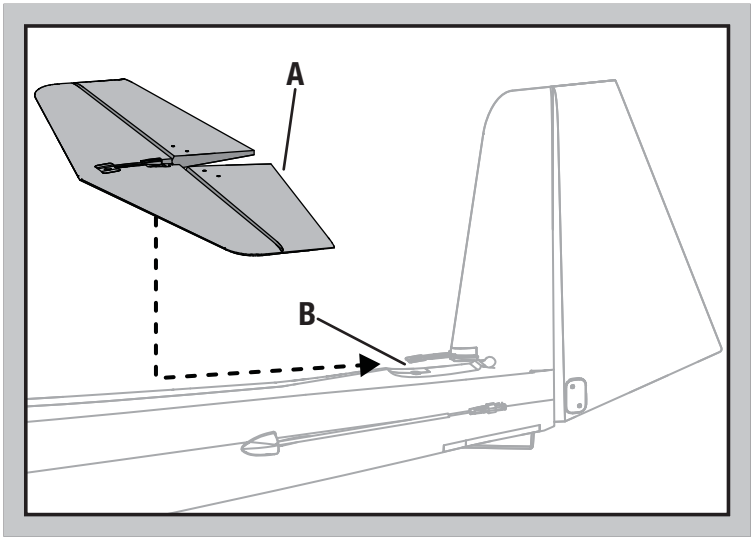


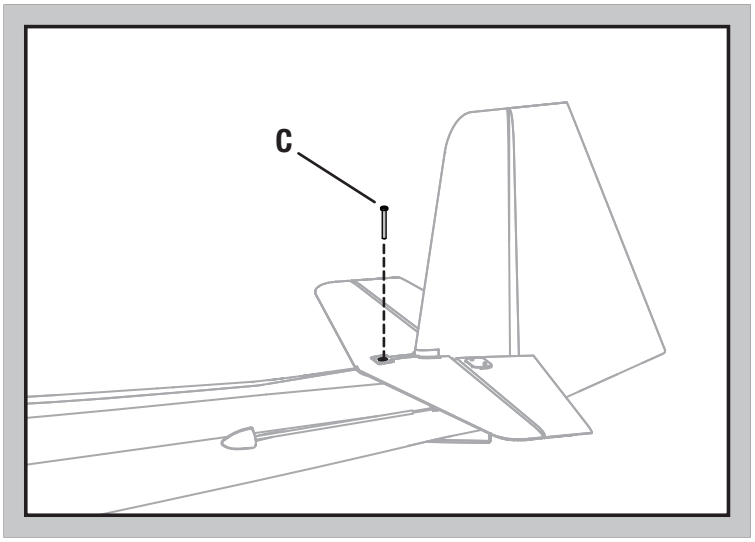
nual

Installazione piano di coda orizzontale

1. Inserire il piano di coda orizzontale (**A**) nella fessura (**B**) sul direzionale. Verificare che le squadrette dell'elevatore siano rivolte in basso.
2. Fissare alla fusoliera il piano orizzontale con la sua vite (**C**).
3. Collegare le forcelle alla squadretta dell'elevatore, seguendo le istruzioni.

Se necessario smontare seguendo l'ordine inverso.

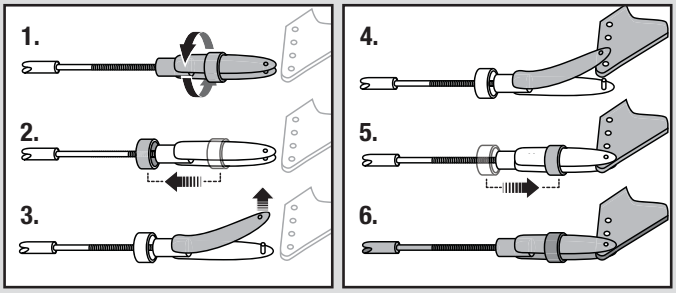




Installazione delle forcelle

- Girare le forcelle sulla loro barretta per variare la lunghezza del
- comando tra servo e squadretta.
- Tirare il tubetto dalla forcella sulla barretta.
- Allargare la squadretta con attenzione e inserire il suo perno nel foro desiderato sulla squadretta.
- Rimettere a posto il tubetto per tenere fissa la forcella.

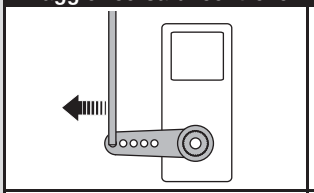
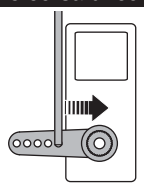
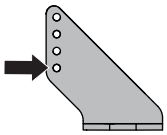
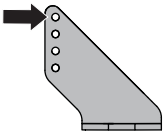
Dopo aver fatto la connessione fra trasmettitore e ricevitore, impostare i trim e i sub-trim a zero, poi regolare le forcelle per centrare le superfici di controllo.



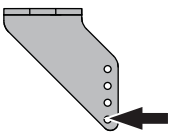
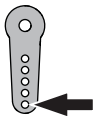
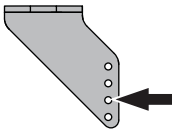
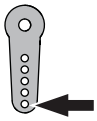
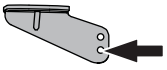
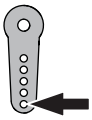
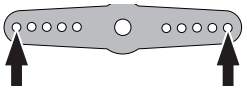
Impostazione delle squadrette

La tabella a destra mostra le impostazioni di fabbrica. Tenere queste posizioni per i primi voli prima di fare delle modifiche.

Dopo aver volato, è possibile regolare la posizione dei comandi meccanici per variare la risposta. Si veda la tabella qui sotto.

Maggior corsa di controllo	Minore corsa di controllo
	
	

Impostazioni di fabbrica

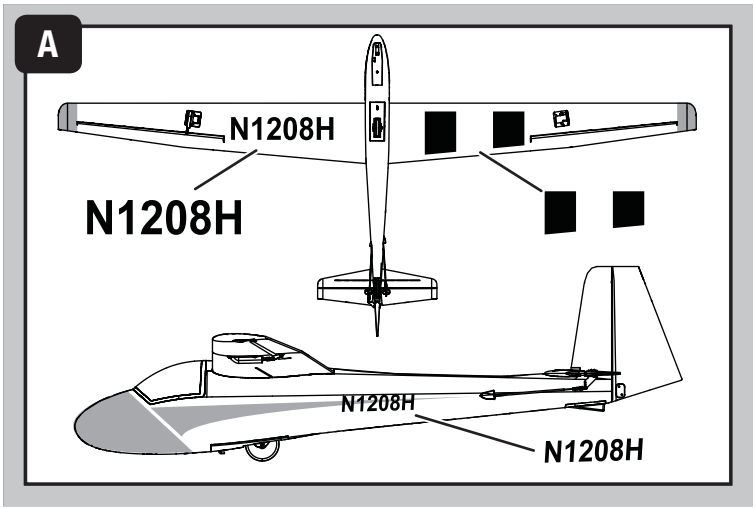
	Squadrette	Bracci
Elevatore		
Timone		
Alettoni		
Aerofreni		

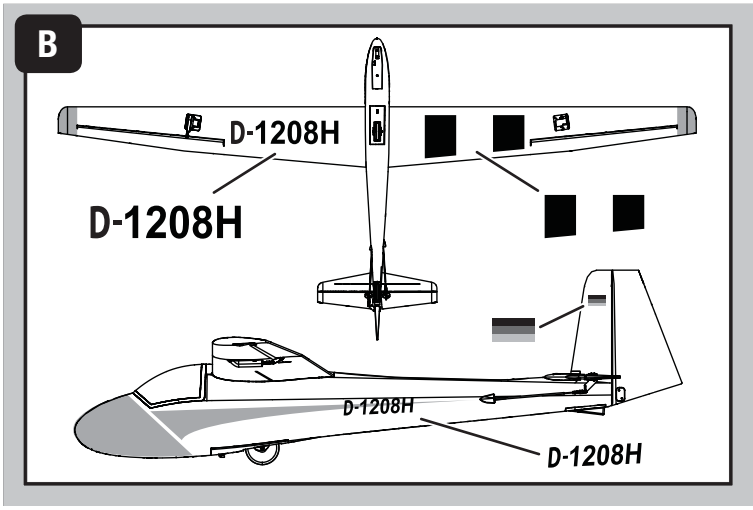
Applicazione degli adesivi

Tutti gli aerei civili o militari hanno un codice di identificazione alfanumerico. Questo aliante Ka-8 ParkZone® ha la possibilità di scegliere tra due codici diversi. L'**Opzione A** (N15343) rappresenta un aereo immatricolato negli Stati Uniti, mentre l'**Opzione B** (D54332) riguarda un aereo immatricolato in Germania.

Applicazione

1. Accertarsi che la fusoliera sia pulita.
2. Sollevare una decalcomania da un foglio e applicarla delicatamente all'aeromodello.
3. Strofinare a partire dal centro della decalcomania autoadesiva per rimuovere le bolle.





Verifiche prima del volo

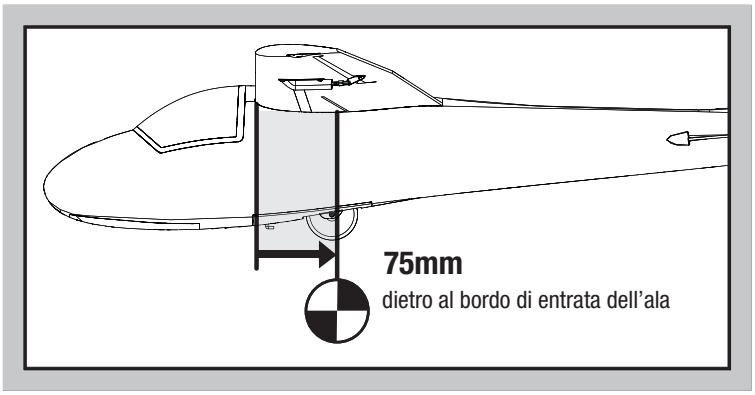
1. Caricare la batteria di bordo.
2. Installare la batteria sull'aereo (dopo averla caricata)
3. Controllare che i comandi scorrano liberamente.
4. Eseguire con il trasmettitore un controllo sulla direzione dei comandi.
5. Regolare i comandi e il trasmettitore.
6. Fare una prova di portata del radiocomando.
7. Cercare un'area ampia e sicura.
8. Pianificare il volo secondo le condizioni del campo di volo.

Baricentro (CG)

La posizione del baricentro si trova a 75mm dietro al bordo di entrata dell'ala. Installare la batteria consigliata allineandola con il bordo posteriore della sua sede. Accertarsi che la batteria sia fissata bene con nastro a strappo.

IMPORTANTE: posizionare sempre i componenti all'interno della fusoliera in modo da avere il baricentro nella posizione indicata.

Le indicazioni di questo manuale si basano sulla batteria E-flite 7.4V 1300mAh 20C (EFLB13002S20) installata.



Riduttori di corsa

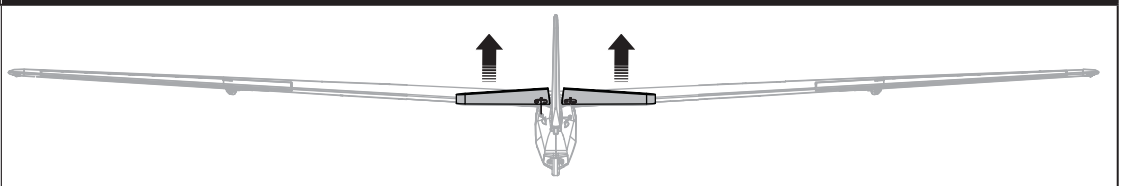
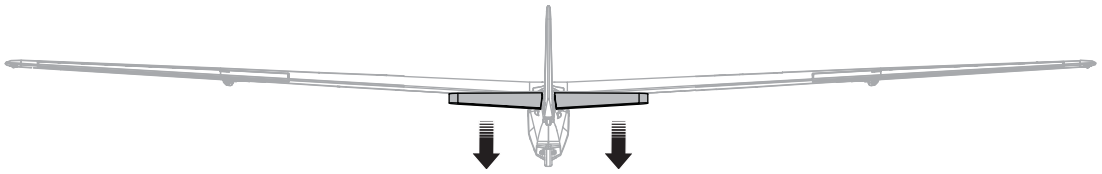
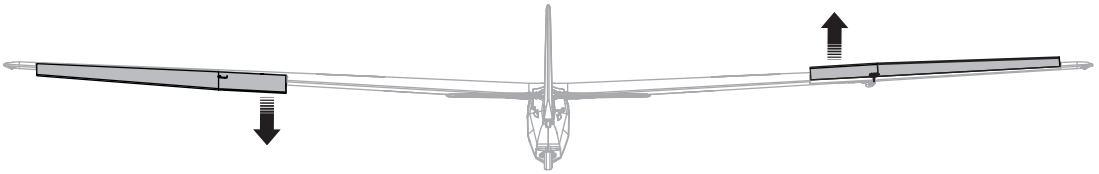
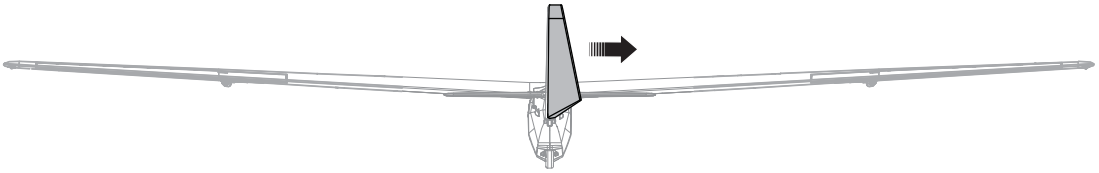
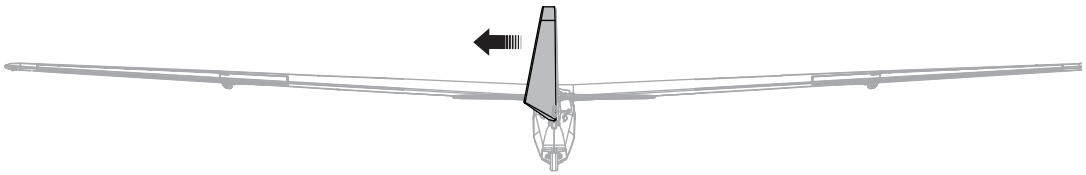
Il trasmettitore DSM2/DSMX ha la possibilità di regolare le corse per poter avere le escursioni delle superfici mobili desiderate.

	Corsa max	Corsa min
Alettone	17mm su/15mm giù	12mm su/11mm giù
Elevatore	16mm su/giù	11mm su/giù
Timone	32mm sinistra/destra	22mm sinistra/destra

Verifica direzione comandi

Muovere i comandi sul trasmettitore per essere certi che le superfici di controllo si muovano nella direzione giusta. Dopo aver fatto questo controllo impostare correttamente il failsafe.

Accertarsi che i comandi del trasmettitore siano nel punto neutro, a parte il motore e il suo trim che devono stare completamente in basso. Poi rifare la connessione fra trasmettitore e ricevitore. Qualora il ricevitore perdesse il collegamento con il trasmettitore, andrà a posizionare i servi nel modo impostato con il failsafe al momento della connessione (binding).

	Comandi del trasmettitore	Reazioni dell'aereo
Elevatore	Comando elevatore in su	
	Comando elevatore in giù	
Alettoni	Stick a destra	
	Stick a sinistra	
Timone	Stick a destra	
	Stick a sinistra	
Aerofreni	Stick motore in basso	
		Gli aerofreni si aprono quando il comando motore del trasmettitore è completamente in basso. Gli aerofreni si chiudono quando il comando è completamente in avanti. Usando una radio computerizzata (da DX6i in su), si possono regolare separatamente i fine corsa.

Consigli per il volo e riparazioni

Prima di scegliere un'area dove volare, consultare le leggi e le ordinanze locali.

AVVISO: questo non è un aereo molto veloce. Evitare le picchiate ad alta velocità prolungate, altrimenti si potrebbero fare dei danni.

Prova di portata del radiocomando

Dopo aver terminato l'assemblaggio, occorre fare una prova di portata del radiocomando con l'aereo. Fare riferimento al manuale del radiocomando.

Scegliere un'area per il volo

Il posto migliore è il campo di volo attrezzato del club locale, però se non ci fosse la possibilità di accedervi, vanno bene anche altre aree basta che abbiano una certa ampiezza. Per evitare possibili danni al sistema di lancio e all'aereo, utilizzare soltanto zone prive di alberi, arbusti e altri ostacoli.

Lancio a mano

Tenere in mano il Ka-8 prendendo la fusoliera sotto all'ala. Lanciare l'aliante contro vento tenendo le ali livellate.

Lancio con l'elastico (Hi-Start)

Questo sistema consiste di un elastico tubolare collegato ad un filo per il traino. Un buon sistema lancia un piccolo aliante fino a 60-90 metri da terra, altezza più che buona per cercare le termiche. Il sistema Hi-Start E-flite (EFLA, venduto a parte) comprende un paracadute colorato per facilitare la ricerca dell'estremità del cavo e per allinearsi con il vento mentre ci si prepara al lancio.

Per lanciare con questo sistema in modo sicuro è meglio farsi aiutare. Quindi sul campo scelto, fissare l'estremità del cavo nel punto più sopravento possibile, per poter lanciare contro vento.

⚠ **ATTENZIONE:** evitare di piantare un paletto in corrispondenza di tubature sotterranee per non causare danni o ferite. Conviene informarsi presso le autorità locali.

Lancio

1. Cercare un punto di ancoraggio e inserire il picchetto in un terreno che abbia una certa consistenza, inclinandolo di 45° nella direzione opposta alla trazione del cavo. (vedi figura A).

2. Fissare saldamente l'elastico all'occhiello del picchetto, controllando sempre che sia ben fisso a terra.

3. Srotolare il cavo sotto vento rispetto al picchetto, facendo attenzione che non si formino dei grovigli o dei nodi. Quando l'insieme è completamente disteso (ma non allungato), camminare lentamente allontanandosi dal picchetto per tendere l'elastico.

4. Camminare per circa 40-50 metri e poi agganciare l'anello al gancio di traino nella parte inferiore dell'aereo. Tenere saldamente il cavo e l'aereo accertandosi che il radiocomando sia acceso e connesso.

5. Lanciare l'aereo contro vento con un angolo di circa 30° (figura B). Durante la salita potrebbero servire delle piccole correzioni fatte dal trasmettitore, finché l'aliante non raggiunge la quota di veleggiamento.

In condizioni di vento normali il sistema di lancio verrà disteso per circa 130m e tirato per altri 30-35 metri. Aumentare o diminuire questa distanza in base alla forza del vento. Tirare di meno in giornate ventose.

AVVISO: quando si tira l'elastico per lanciare l'aliante, non superare i 55 metri.

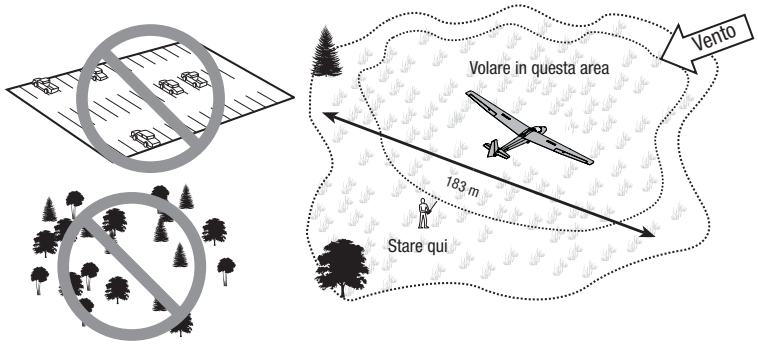
Consiglio: per i primi lanci, non è necessario agire sull'elevatore. Durante la salita usare solo il timone per far salire l'aliante diritto e gli alettoni per tenere le ali livellate. Quando si ha maggiore esperienza si può dare 1/4 del comando dell'elevatore per aumentare l'altezza di lancio, però troppo elevatore potrebbe far stallare l'aereo.

Quando l'aereo raggiunge la sua massima quota di lancio, l'anello si stacca da solo dal gancio di traino. Se non dovesse farlo, agire sull'elevatore.

Manutenzione e conservazione

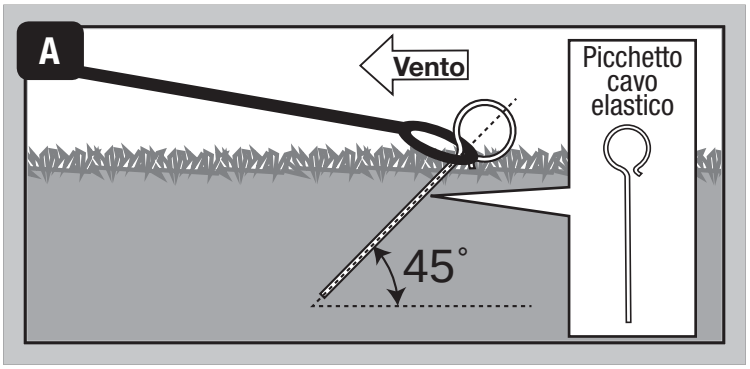
Il calore estremo e/o prolungato diminuisce la vita dell'elastico. Conservare tutto l'insieme in un posto fresco e asciutto, blandamente avvolto su di un rocchetto.

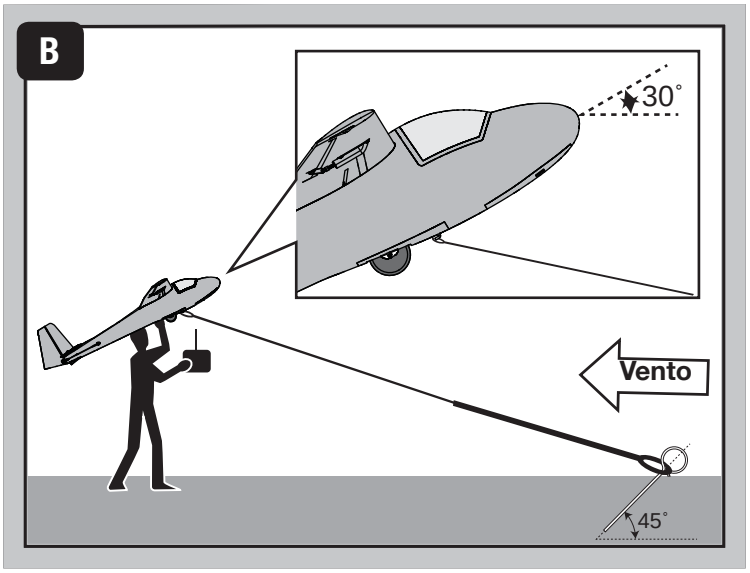
AVVISO: Evitare di lasciarlo su di un'auto.



Indicazioni per la sicurezza

- Accertarsi che il picchetto sia ancorato saldamente. Verificare ogni tanto, durante la giornata di voli, che il picchetto non si sia allentato. Se neces sario riposizionarlo anche per adeguarsi ai cambiamenti del vento.
- Durante il lancio, fate attenzione che non ci sia nessuno tra voi e il picchetto di ancoraggio.
- Non tirare troppo l'elastico perché si potrebbe stressare eccessivamente l'aereo, causando danni alle ali.
- Verificare periodicamente tutti i nodi. Se l'elastico o il cavo appaiono usurati, conviene sostituirli.





Consigli per il volo e riparazioni (continua)

Traino

Questo sistema è consigliato solo per i piloti esperti. Mentre si traina, volare in uno spazio ampio e aperto. Ovviamente bisogna che ci siano due piloti, uno per l'aliante e l'altro per il trainatore.

Questo aliante è adatto per il traino su di una pista liscia da parte di un aereo sport con motore da almeno 300W come l'E-flite® Apprentice S. Il cavo di traino da circa 12 metri è disponibile separatamente (PKZ6623).

1. Posizionare entrambi gli aerei sulla pista uno vicino all'altro rivolti contro vento.

2. Legare il cavo di traino al supporto posteriore dell'ala di un Apprentice S, oppure alla fusoliera di un altro aereo trainatore in corrispondenza del bordo di uscita dell'ala. Inserire il cappio all'altra estremità del cavo, nel gancio di traino con meccanismo di rilascio posto sotto al naso del Ka-8 (vedi la sezione che parla dell'installazione del gancio di traino).

3. Allontanare i due aerei in modo che si tenda il cavo di traino. Se ci fosse un allentamento, si potrebbe danneggiare uno dei due aerei se non tutti e due.

4. Accertarsi che il cavo di traino si trovi sopra al piano di coda orizzontale del trainatore in modo che possa tirare in aria l'aliante in sicurezza.

5. Dare potenza rapidamente all'aereo trainatore appena i due piloti sono pronti per il decollo.

6. Tenere a terra il trainatore finché l'aliante non si è sollevato di circa un metro da terra.

7. Agire sull'elevatore per staccare da terra anche il trainatore cercando di tenerlo sempre al di sotto dell'aliante finché non si raggiunge la quota di rilascio.

Consigli per il traino

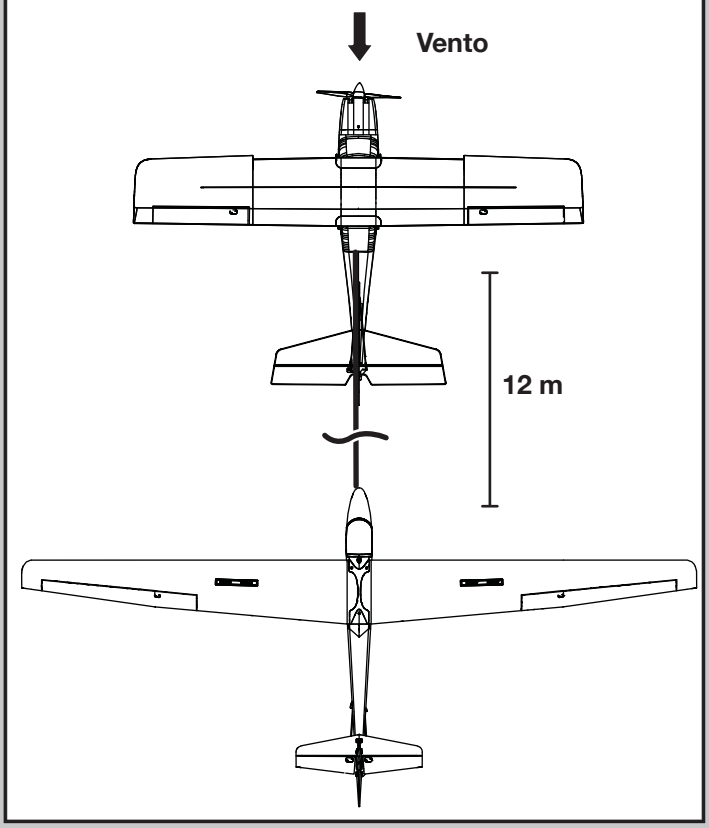
- Comunicate continuamente con il pilota del trainatore in modo che sia avvisato se avete delle difficoltà o state sganciando il cavo di traino.
- Tenete sempre livellate le ali dell'aliante. Non dovete provare a virare con l'aliante, ma permettere al trainatore di portarlo a fare dei percorsi curvi.
- Durante il volo non permettere che il cavo di traino si allenti perché in questo caso il trainatore potrebbe tirare bruscamente l'aliante in una direzione inaspettata. Questo causerebbe tutta una serie di problemi che porterebbero facilmente a causare un incidente che coinvolgerà uno o entrambi gli aerei.
- La posizione del gancio di traino porta naturalmente il Ka-8 a salire dietro al trainatore senza fare uso dell'elevatore. L'elevatore verso il basso fa accelerare l'aliante e procura un allentamento indesiderato del cavo di traino.
- Eseguire solo delle virate molto ampie. Le virate strette portano l'aliante a diventare instabile.

Se ci fosse un problema, il pilota dell'aliante dovrebbe sganciare il cavo di traino in modo da svincolare i due aerei e permettere loro di atterrare separatamente in sicurezza.

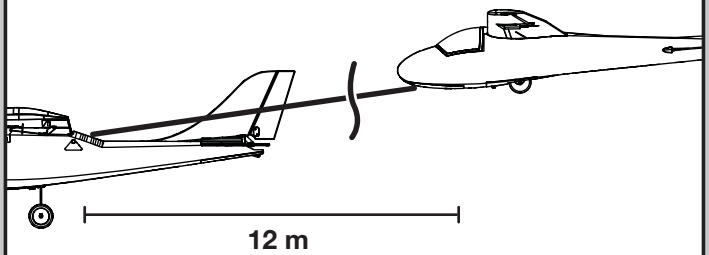
AVVISO: i danni causati da un incidente non sono coperti da garanzia.

Se il cavo di traino si dovesse rompere, legare insieme le due estremità in modo sicuro o, se fosse necessario, sostituire tutto il cavo.

Allineamento dei due aerei consigliato per il decollo



Posizione di traino consigliata durante il volo



Consigli per il volo e riparazioni (continua)

Volo

Volo nelle thermiche
Il vostro KA-8 può salire in alto grazie alle termiche o altre correnti ascensionali e può prolungare la durata di volo più di quanto ci si aspetta.

Un termica è semplicemente una colonna di aria calda ascendente. Dopo aver fatto volare il vostro velivolo utilizzando la catapulta ad elastico oppure dopo averlo trainato, bisogna osservarlo per vedere la sua risposta alle termiche. Negli alianti in scala naturale l'ingresso in una termica verrà avvertito come una turbolenza. Allo stesso modo, bisogna osservare se il velivolo sale di quota oppure se scende. Se il velivolo si muove in maniera casuale probabilmente state volando soltanto ai margini della termica, causando un innalzamento del velivolo da un solo lato piuttosto che in maniera completa.

Fate entrare il velivolo nella termica dirigendovi direttamente all'interno di essa, tentando di trovare il centro della termica stessa. Diminuire la velocità di volo tirando indietro il trim dell'elevatore in modo tale da far muovere il vostro aliante appena più veloce della velocità di stallo stallo (ossia la velocità minima di sostentamento). Bisogna fare delle piccole virate per trovare l'area dove si sale al massimo (il centro della termica). Quando si trova il centro della termica bisogna stringere la virata per cercare di stare quanto più vicino al centro di essa. A volte le termiche portano sottovento. La cosa migliore è trovare delle termiche andando contro vento in modo tale da poterla seguire sottovento qualora ciò accada. Con un po' di pratica sarà facile capire e anticipare i movimenti delle termiche.

Anche se le termiche non possono essere viste, è possibile vedere polvere, insetti o uccelli nella loro direzione. I movimenti delle termiche possono essere sentiti, quindi una zona di aria calma e tranquilla vi far capire che c'è una termica nella vicinanze. Un cambiamento del vento, (con una leggera brezza) può far capire che siede vicino ad una termica. Le termiche sono generate dal sole che riscalda gli oggetti sulla terra più scuri rispetto a quelli delle aree circostanti. Gli oggetti più scuri assorbono la luce del sole, diventando più caldi facendo risalire l'aria sopra di essi. L'aria riscaldata sale verso l'alto e forma una colonna o un piccolo vortice. Solitamente la base della termica è piccola. La corrente ascensionale aumenta o diminuisce la velocità in base all'aria calda o fredda. Solitamente attorno alle correnti ascensionali ci sono anche delle correnti verso il basso poiché l'aria fredda tende ad andare discendenti e si muove meno dell'aria calda.

Le termiche possono variare la loro forza, velocità di centinaia o migliaia di metri al minuto. Le correnti discendenti più fredde attorno ad una termica sono definite come "discendenze" Il velivolo può scendere verso il basso a causa di tali discendenze. Il vento forte può anche rompere o deviare l'effetto di una termica in modo che delle bolle di aria calda si muovano verso il basso senza che ci sia nessun abbassamento.

Volo in pendio
Non è facile trovare una collina con il vento giusto per un'esperienza divertente. Il fronte della collina deve essere piatto o concavo come una grande scodella per aiutare a concentrare l'ascendenza. Una collina convessa (con una gobba sporgente) distribuirà l'ascendenza e non è adatta per il volo in pendio. Il lato sopravento della collina non deve avere alberi, costruzioni o altri ostacoli che possano causare turbolenza.

Non è facile trovare una collina con il vento giusto per un'esperienza divertente. Il fronte della collina deve essere piatto o concavo come una grande scodella per aiutare a concentrare l'ascendenza. Una collina convessa (con una gobba sporgente) distribuirà l'ascendenza e non è adatta per il volo in pendio. Il lato sopravento della collina non deve avere alberi, costruzioni o altri ostacoli che possano causare turbolenza.

I venti per il volo in pendio sono generalmente stagionali e utilizzabili solo quando le condizioni sono favorevoli. Un altro elemento che bisogna tenere in considerazione nella scelta di un posto adatto al volo in pendio, è la presenza di un'area adatta all'atterraggio. Una zona liscia con erba sulla sommità della collina sarebbe ottimale, ma anche un'area sul lato frontale con poca pendenza e una superficie liscia potrebbe andare ugualmente bene. Zone per l'atterraggio sul lato sottovento della collina non sono adatte.

Quando si vola sul pendio, lanciare controvento da una posizione vicino alla sommità della collina. Virare sempre conto vento per evitare la perdita di velocità. Virando verso la collina si potrebbe causare una caduta dell'aliante dovuta a perdita di controllo. L'ascendenza si trova sul lato frontale della collina. Il lato posteriore ha delle turbolenze pericolose che potrebbero causare la perdita di controllo dell'aliante. Il volo sul lato posteriore della collina si può fare ma con alianti adatti al volo in dinamica (DS) e con piloti esperti che ben conoscono questa tecnica. Non tentare di fare volo in dinamica con questo aliante.

Gli avvicinamenti per l'atterraggio sono di solito fatti parallelamente al fianco della collina, permettendo al pilota di stare tra la zona di ascendenza e il lato posteriore per fare atterrare l'aereo senza che aumenti la sua velocità.

Spoiler/Aerofreni

Gli aerofreni di tipo Schempp-Hirt di questo aereo permettono di aumentare la resistenza senza aggiungere portanza come farebbero i flap.

Gli spoiler (solo sulla parte superiore dell'ala) diminuiscono la portanza nella sezione di ala interessata e aumentano la resistenza.

Questo permette di scendere con un angolo molto ripido per atterrare in aree ridotte senza aumentare la velocità, riuscendo a smaltire l'energia più rapidamente.

IMPORTANTE: questo aereo è stato progettato in modo che estraendo gli aerofreni non si influisce su altre superfici di controllo, così non è necessario impostare delle miscelazioni di compensazione sul trasmettitore.

Atterraggio

Atterrare sempre contro vento. In seguito all'alta efficienza di questo aliante, è necessario avere a disposizione un'ampia area libera da alberi o altri ostacoli. Bisogna ricordare che questo aliante plana molto meglio di altri aerei.

Potrebbe essere necessario fare delle regolazioni per eseguire degli atterraggi a minore velocità e in modo più elegante rispetto a prima. Quando si fa l'avvicinamento per l'atterraggio, bisogna fare in modo di scendere più lentamente, senza accelerare. Se il modello accelerasse, è facile superare la zona prevista per l'atterraggio. Aprendo gli aerofreni durante l'atterraggio, si ottiene un notevole rallentamento dell'aliante.

Mantenendo il rateo di discesa e la velocità, scendere fino a circa 15cm dal suolo e poi richiamare agendo dolcemente sull'elevatore. Il modello si livella e vola parallelamente al terreno decelerando ulteriormente. Fare in modo che il modello non salga. Man mano che decelera, mantenere il modello parallelo al terreno finché si appoggia dolcemente sul suo carrello di atterraggio.

Gestione della batteria

Essendo questo aereo senza motore e con un assorbimento di potenza molto basso, è difficile accorgersi che la batteria si sta scaricando finché non si perde il controllo. Con una batteria completamente carica noi consigliamo di impostare un tempo di volo di 2 ore per evitare una sovra scarica della batteria e di perdere il controllo dell'aereo.

Prima e dopo ogni volo, verificare che il LED del regolatore di tensione sia acceso fisso. Se lampeggiasse o fosse spento, bisogna ricaricare subito la batteria togliendola dall'aliante. Per controllare la tensione della batteria, può essere utile il Li-Po Cell Voltage Checker (EFLA111, venduto separatamente).

Se una batteria LiPo si scarica al di sotto di 3V per cella, non manterrà più la carica. Dopo l'uso scollegare la batteria e toglierla dall'aereo per evitare che si scarichi lentamente.

Prima di mettere via una batteria bisogna caricarla a metà. Ogni tanto conviene controllarla per evitare che la sua tensione scenda sotto i 3V per cella. La funzione LVC (spegnimento per bassa tensione) non interviene in questa situazione.

AVVISO: ripetute scariche al di sotto di 3V per cella danneggiano la batteria.

IMPORTANTE: non tentare di volare o far funzionare l'aereo per un tempo superiore alle 2 ore finché non si è assolutamente sicuri di quale sia il tempo di volo in condizioni di veleggiamento.

AVVISO: i danni dovuti ad un impatto non sono coperti da garanzia.

AVVISO: quando si termina di volare, non lasciare l'aereo al sole o in un posto estremamente caldo come l'interno di un'auto. Il materiale di cui è fatto l'aereo potrebbe danneggiarsi.

Riparazioni

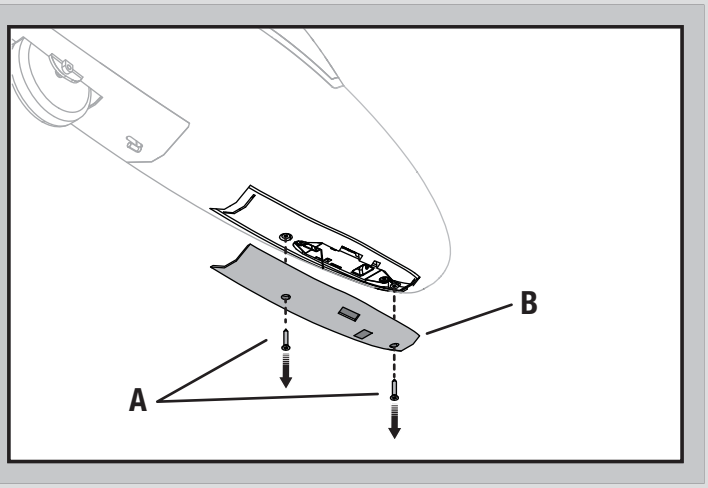
Grazie alla costruzione di questo aereo in Z-Foam, le riparazioni si possono fare con qualsiasi adesivo (colla a caldo, ciano CA, epoxy, ecc.). Quando le parti non sono più riparabili, si veda l'elenco dei ricambi per ordinarli facendo riferimento al corretto numero di codice. L'elenco completo si trova in fondo a questo manuale.

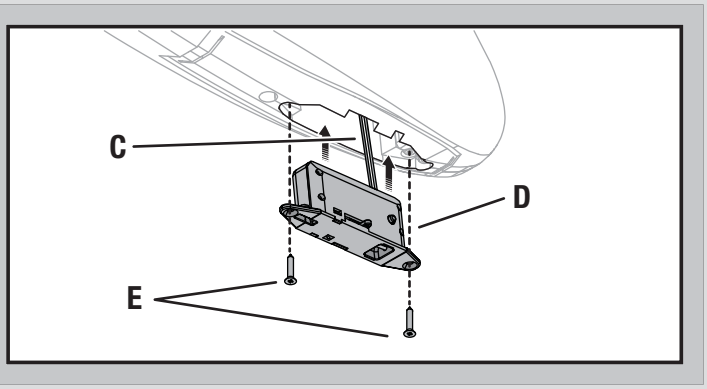
AVVISO: l'uso degli acceleranti per colla CA possono danneggiare la vernice. Non toccare l'aereo finché l'accelerante non si è asciugato completamente.

OPZIONALE Gancio di traino apribile senza servo *(EFLA405, venduto separatamente)*

1. Togliere il portello della batteria schiacciando il pulsante del fermo.
2. Sotto la fusoliera togliere dal naso le 2 viti (**A**) e il coperchio (**B**).
3. Inserire il connettore (**C**) del gancio di rilascio senza servo nel foro apposito sulla fusoliera.
4. Installare il gancio di rilascio (**D**) inella fusoliera usando le 2 viti (**E**) come si vede nella figura.
5. Rimettere il coperchio sotto al naso della fusoliera usando le 2 viti.
6. Usare delle pinzette per tirare il connettore verso il ricevitore.
7. Inserire il connettore in un canale libero sul ricevitore (si consiglia il GEAR).

Se necessario smontare seguendo l'ordine inverso.



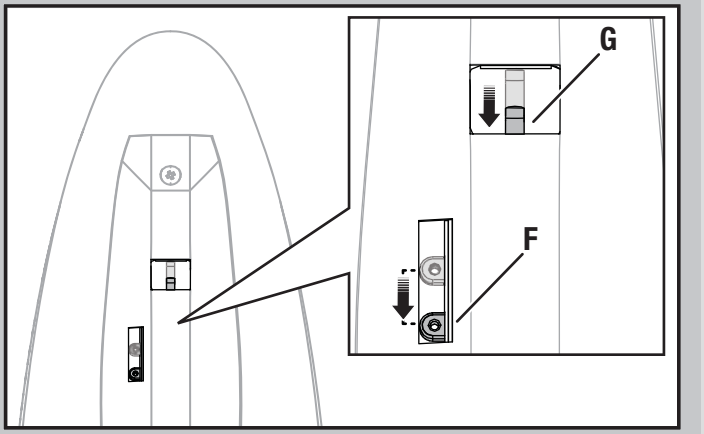


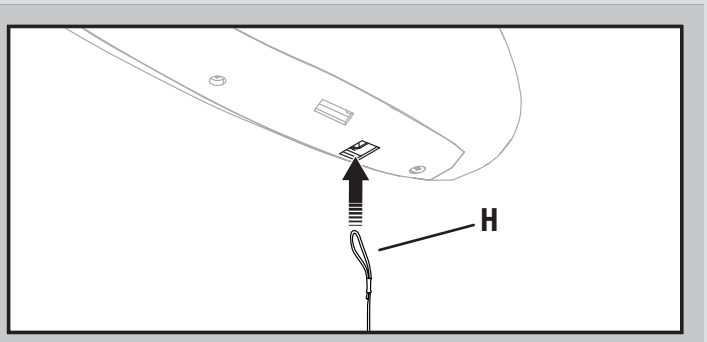
Collegamento del cavo di traino

1. Tirare indietro la levetta (**F**) sul lato del gancio di rilascio per far retrarre il perno (**G**). Per tirare indietro la levetta potrebbe servire un piccolo attrezzo.
2. Mettere il cappio (**H**) del cavo di traino intorno al perno e poi rilasciare la levetta.
3. Accertarsi che il perno sia agganciato bene in modo da bloccare il cavo di traino.

Consiglio: prima di trainare usare l'interruttore sul trasmettitore per provare se collegamento e rilascio del cavo di traino funziona correttamente.

AVVISO: non tentare di lanciare il Ka-8 con un cavo elastico collegato a questo gancio per il traino oppure collegare il cavo di traino al gancio per l'elastico. Un uso scorretto di questi ganci può far perdere il controllo dell'aereo e danneggiarlo.





Verifiche dopo il volo

1. Scollegare la batteria di bordo dal regolatore di tensione (questo serve per la sicurezza e per la vita della battteria).
2. Spegnere il trasmettitore.
3. Togliere la batteria dall'aereo.
4. Ricaricare la batteria di bordo.
5. Riparare o sostituire le parti danneggiate.
6. Riporre la batteria separatamente dall'aereo e controllare ogni tanto la sua tensione.
7. Prendere nota delle condizioni del volo per programmare i voli futuri.

Guida alla risoluzione dei problemi

Problema	Possibile causa	Soluzione
Tempo di volo ridotto	La batteria di volo è quasi scarica	Caricare completamente la batteria di volo
	Batteria di volo danneggiata	Sostituire la batteria di volo seguendo le istruzioni
	La temperatura ambientale è troppo bassa	Accertarsi che la batteria sia tiepida prima dell'uso
	Aerofreni non completamente retratti	Centrare il trim del motore e regolare le forcelle sul servo dell'aerofreno per farlo retrarre completamente
L'aereo non si connette al trasmettitore (durante il binding)	Aereo troppo vicino al trasmettitore durante il "binding"	Allontanare il trasmettitore dal modello e ripetere la procedura
	L'aereo o il trasmettitore sono vicini a grossi oggetti metallici, a sorgenti wifi o ad altri trasmettitori	Spostare aereo e trasmettitore in un'altra posizione e ripetere la procedura
	Il "bind plug" non è installato correttamente	Installare correttamente il "bind plug" e ripetere la procedura
	Le batterie Tx e/o Rx sono quasi scariche	Sostituire o ricaricare le batterie
	L'interruttore per il "bind" sul trasmettitore non è stato trattenuto abbastanza a lungo	Ripetere la procedura trattenendo abbastanza il tasto di "bind" sul trasmettitore
L'aereo non si connette al trasmettitore (dopo il "binding")	Aereo troppo vicino al trasmettitore durante il "binding"	Allontanare il trasmettitore dal modello e ripetere la procedura
	L'aereo o il trasmettitore sono vicini a grossi oggetti metallici, a sorgenti wifi o ad altri trasmettitori	Spostare aereo e trasmettitore in un'altra posizione e ripetere la procedura
	Il "bind plug" è rimasto installato sul ricevitore	Rifare la connessione (rebind) e togliere il "bind plug" dopo aver spento e riacceso
	L'aereo è connesso ad una memoria diversa (solo radio con ModelMatch)	Scegliere la memoria giusta sul trasmettitore
	Le batterie Tx e/o Rx sono quasi scariche	Sostituire o ricaricare le batterie
	Il trasmettitore potrebbe essere connesso con un diverso protocollo DSM	Connettere (bind) l'aereo al trasmettitore
Le superfici di controllo non si muovono	Danni alle superfici di controllo, alle squadrette, ai collegamenti o ai servi	Riparare o sostituire le parti danneggiate
	Fili danneggiati o collegamenti staccati	Verificare i collegamenti e sistemare o sostituire se necessario
	Il trasmettitore non è connesso correttamente o si è scelto il modello sbagliato	Rifare la connessione o scegliere il modello giusto sul trasmettitore
	Batteria di volo quasi scarica	Ricaricare la batteria
	Regolatore danneggiato	Sostituire il regolatore
Comandi invertiti	Impostazioni invertite sul trasmettitore	Fare una verifica sulla direzione dei comandi e sistemarli nel modo corretto

Garanzia

Periodo di garanzia

La garanzia esclusiva - Horizon Hobby, Inc., (Horizon) garantisce che i prodotti acquistati (il "Prodotto") sono privi di difetti relativi ai materiali e di eventuali errori di montaggio. Il periodo di garanzia è conforme alle disposizioni legali del paese nel quale il prodotto è stato acquistato. Tale periodo di garanzia ammonta a 6 mesi e si estende ad altri 18 mesi dopo tale termine.

Limiti della garanzia

(a) La garanzia è limitata all'acquirente originale (Acquirente) e non è cedibile a terzi. L'acquirente ha il diritto a far riparare o a far sostituire la merce durante il periodo di questa garanzia. La garanzia copre solo quei prodotti acquistati presso un rivenditore autorizzato Horizon. Altre transazioni di terze parti non sono coperte da questa garanzia. La prova di acquisto è necessaria per far valere il diritto di garanzia. Inoltre, Horizon si riserva il diritto di cambiare o modificare i termini di questa garanzia senza alcun preavviso e di escludere tutte le altre garanzie già esistenti.

(b) Horizon non si assume alcuna garanzia per la disponibilità del prodotto, per l'adeguatezza o l'idoneità del prodotto a particolari previsti dall'utente. È sola responsabilità dell'acquirente il fatto di verificare se il prodotto è adatto agli scopi da lui previsti.

(c) Richiesta dell'acquirente – spetta soltanto a Horizon, a propria discrezione riparare o sostituire qualsiasi prodotto considerato difettoso e che rientra nei termini di garanzia. Queste sono le uniche rivalse a cui l'acquirente si può appellare, se un prodotto è difettoso. Horizon si riserva il diritto di controllare qualsiasi componente utilizzato che viene coinvolto nella rivalsa di garanzia. Le decisioni relative alla sostituzione o alla riparazione avvengono solo in base alla discrezione di Horizon. Questa garanzia non copre dei danni superficiali o danni per cause di forza maggiore, uso errato del prodotto, negligenza, uso ai fini commerciali, o una qualsiasi modifica a qualsiasi parte del prodotto. Questa garanzia non copre danni dovuti ad una installazione errata, ad un funzionamento errato, ad una manutenzione o un tentativo di riparazione non idonei a cura di soggetti diversi da Horizon. La restituzione del prodotto a cura dell'acquirente, o da un suo rappresentante, deve essere approvata per iscritto dalla Horizon.

Limiti di danno

Horizon non si riterrà responsabile per danni speciali, diretti, indiretti o conseguenziali; perdita di profitto o di produzione; perdita commerciale connessa al prodotto, indipendentemente dal fatto che la richiesta si basa su un contratto o sulla garanzia. Inoltre la responsabilità di Horizon non supera mai in nessun caso il prezzo di acquisto del prodotto per il quale si chiede la responsabilità. Horizon non ha alcun controllo sul montaggio, sull'utilizzo o sulla manutenzione del prodotto o di combinazioni di vari prodotti. Quindi Horizon non accetta nessuna responsabilità per danni o lesioni derivanti da tali circostanze. Con l'utilizzo e il montaggio del prodotto l'utente acconsente a tutte le condizioni, limitazioni e riserve di garanzia citate in questa sede. Qualora l'utente non fosse pronto ad assumersi tale responsabilità associata all'uso del prodotto, si suggerisce di restituire il prodotto intatto, mai usato e immediatamente presso il venditore.

Indicazioni di sicurezza

Questo è un prodotto sofisticato di hobbistica e non è un giocattolo. Esso deve essere manipolato con cautela, con giudizio e richiede delle conoscenze basilari di meccanica e delle facoltà mentali di base. Se il prodotto non verrà manipolato in maniera sicura e responsabile potrebbero risultare delle lesioni, dei gravi danni a persone, al prodotto o all'ambiente circostante. Questo prodotto non è concepito per essere usato dai bambini senza una diretta supervisione di un adulto. Il manuale del prodotto contiene le istruzioni di sicurezza, di funzionamento e di manutenzione del prodotto stesso. È fondamentale leggere e seguire tutte le istruzioni e le avvertenze nel manuale prima di mettere in funzione il prodotto. Solo così si eviterà un utilizzo errato e di preverranno incidenti, lesioni o danni.

Domande, assistenza e riparazioni

Il vostro negozio locale e/o luogo di acquisto non possono fornire garanzie di assistenza o riparazione senza previo colloquio con Horizon. Questo vale anche per le riparazioni in garanzia. Quindi in tale casi bisogna interpellare un rivenditore, che si metterà in contatto subito con Horizon per prendere una decisione che vi possa aiutare nel più breve tempo possibile.

Manutenzione e riparazione

Se il prodotto deve essere ispezionato o riparato, si prega di rivolgersi ad un rivenditore specializzato o direttamente ad Horizon. Il prodotto deve essere Imballato con cura. Bisogna far notare che i box originali solitamente non sono adatti per effettuare una spedizione senza subire alcun danno. Bisogna effettuare una spedizione via corriere che fornisce una tracciabilità e un'assicurazione, in quanto Horizon non si assume alcuna responsabilità in relazione alla spedizione del prodotto. Inserire il prodotto in una busta assieme ad una descrizione dettagliata dei problemi e ad una lista di tutti i singoli componenti spediti. Inoltre abbiamo bisogno di un indirizzo completo, di un numero di telefono per rivolgere ulteriori domande e di un indirizzo e-mail.

Garanzia a riparazione

Le richieste in garanzia verranno elaborate solo se è presente una prova d'acquisto in originale proveniente da un rivenditore specializzato autorizzato, nella quale è ben visibile la data di acquisto. Se la garanzia viene confermata, allora il prodotto verrà riparato o sostituito. Questa decisione spetta esclusivamente a Horizon Hobby.

Riparazioni a pagamento

Se bisogna effettuare una riparazione a pagamento, effettueremo un preventivo che verrà inoltrato al vostro rivenditore. La riparazione verrà effettuata dopo l'autorizzazione da parte del vostro rivenditore. La somma per la riparazione dovrà essere pagata al vostro rivenditore. Le riparazioni a pagamento avranno un costo minimo di 30 minuti di lavoro e in fattura includeranno le spese di restituzione. Qualsiasi riparazione non pagata e non richiesta entro 90 giorni verrà considerata abbandonata e verrà gestita di conseguenza.

ATTENZIONE : Le riparazioni a pagamento sono disponibili solo sull'elettronica e sui motori. Le riparazioni a livello meccanico, soprattutto per gli elicotteri e le vetture RC sono molto costose e devono essere effettuate autonomamente dall'acquirente.

Informazioni per i contatti

Paese di acquisto	Horizon Hobby	Telefono / indirizzo e-mail	Indirizzo
Germania	Horizon Technischer Service	service@horizonhobby.de	Christian-Junge-Straße 1
	Sales: Horizon Hobby GmbH	+49 (0) 4121 2655 100	25337 Elmshorn, Germania

Informazioni sulla conformità per l'Unione Europea

Dichiarazione di conformità

(in accordance with ISO/IEC 17050-1)

No. HH2013050303

Prodotto(i): PKZ Ka-8 Sailplane BNF
Codice componente: PKZ6680
Classe dei dispositivi: 1

L'oggetto della dichiarazione di cui sopra è conforme ai requisiti delle specifiche elencate qui di seguito, secondo le disposizioni delle direttive europee R&TTE 1999/5/EC, EMC 2004/108/EC e LVD 2006/95/EC:

EN 301 489-1 V1.9.2: 2012
EN301 489-17 V2.1.1: 2009

EN60950-1:2006+A11:2009+A1:2010+A12: 2011

EN55022:2010 + AC:2011
EN55024:2010

CE

Firmato a nome e per conto di:
Horizon Hobby, Inc.
Champaign, IL USA
3 maggio 2013

Steven A. Hall
Vice President
Horizon Hobby, Inc.

Dichiarazione di conformità

(in accordance with ISO/IEC 17050-1)

No. HH2013050304

Prodotto(i): PKZ Ka-8 Sailplane PNP
Codice componente: PKZ6675
Classe dei dispositivi: 1

L'oggetto della dichiarazione di cui sopra è conforme ai requisiti delle specifiche elencate qui di seguito, secondo le disposizioni delle EMC 2004/108/EC:

EN55022:2010 + AC:2011
EN55024:2010

CE

Firmato a nome e per conto di:
Horizon Hobby, Inc.
Champaign, IL USA
3 maggio 2013

Steven A. Hall
Vice President
Horizon Hobby, Inc.

Istruzioni di smaltimento di RAEE da parte di utenti dell'Unione Europea

Questo prodotto non deve essere smaltito assieme ai rifi uti domestici. È responsabilità dell'utente lo smaltimento di tali rifi uti, che devono essere portati in un centro di raccolta predisposto per il riciclaggio di rifi uti elettrici e apparecchiature elettroniche. La raccolta differenziata e il riciclaggio di tali rifi uti provenienti da apparecchiature nel momento dello smaltimento aiuteranno a preservare le risorse naturali e garantiranno un riciclaggio adatto a proteggere il benessere dell'uomo e dell'ambiente. Per maggiori informazioni sui punti di riciclaggio si invita a contattare l'uffi cio locale competente, il servizio di smaltimento rifi uti o il negozio presso il quale è stato acquistato il prodotto.

Replacement Parts • Ersatzteile • Pièces de rechange • Pezzi di ricambio

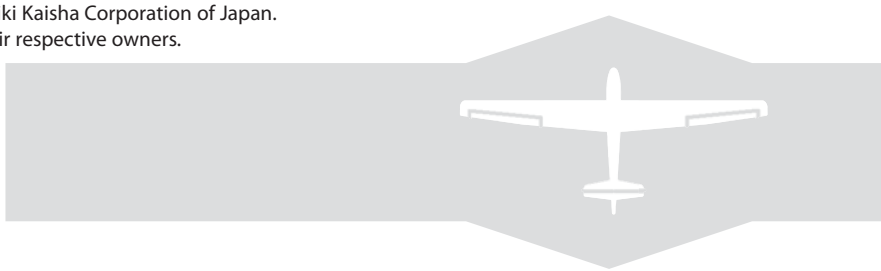
Part # I Nummer Numéro I Codice	Description	Beschreibung	Description	Descrizione
PKZ6602	Decal Sheet: Ka8	Parkzone Ka8: Derkorbogen	Planche de décalcomanies: Ka-8	Foglio con decalcomanie: Ka-8
PKZ6607	Replacement Wheel: Ka8	Parkzone Ka8 : Austauschbugrad	Roue Ka-8	Ruota di ricambio Ka-8
PKZ6609	Spoiler: Ka8	Parkzone Ka8:Störklappen	Aérofrein Ka-8	Aerofreno Ka-8
PKZ6612	Hatch W/Pilot: Ka8	Parkzone Ka8: Kabinenhaube m. Pilot	Bulle avec pilote Ka-8	Capottina c/pilota Ka-8
PKZ6618	Plastic Covers Set: Ka8	Parkzone Ka8: Kunststoffabdeckungen	Set de carénages en plastique Ka-8	Set coperchi in plastica Ka-8
PKZ6620	Wing Set: Ka8	Parkzone Ka8: Tragflächenset	Paire d'ailes Ka-8	Set ala Ka-8
PKZ6621	Wing Tube: Ka8	Parkzone Ka8: Tragflächenverbinder	Clé d'aile Ka-8	Tubo ala Ka-8
PKZ6622	Pushrod Set: Ka8	Parkzone Ka8: Gestänge Set	Set de tringleries Ka-8	Set comandi Ka-8
PKZ6625	Horizontal Stab: Ka8	Parkzone Ka8: Höhenleitwerk	Stabilisateur Ka-8	Stab orizzontale Ka-8
PKZ6667	Bare Fuselage: Ka8	Parkzone Ka8: Rumpf o. Einbauten	Fuselage nu Ka-8	Solo fusoliera Ka-8
EFLA120	2-3 cell Lipo regulator 5.5v	E-flite Spannungsregler 2-3S LiPo 5,5V	Régulateur 2-3S Li-Po	Regolatore 5,5V per 2-3 celle LiPo
PKZ1080	rudder/elevator servo: Ka8	Parkzone SV80 Servo	Servo de dérive/profondeur Ka-8	Servo timone/elevatore Ka-8
PKZ1081	ailerons servo: Ka8	Parkzone SV80 Servo mit langem Kabel	Servo d'aileron Ka-8	Servo alettoni Ka-8
PKZ1090	spoiler servo: Ka8	Parkzone DSV130 Digitalservo MG	Servo d'aérofrein Ka-8	Servo aerofreno Ka-8
EFLC3125	2-Cell DC Balancing Li-Po Charger	2S DC Balancing Ladegerät	Chargeur équilibreur LI-Po DC 2S	Caricabatterie per 2 celle LiPo con bilanciatore
SPMAR610	AR610 6-Channel Sport DSM2/ DSMX Receiver	Spektrum AR610 DSMX 6 Kanal Sport Empfänger	Récepteur AR610 6 voies DSM2/DSMX	AR610 6-canali Sport DSM2/DSMX ricevitore

Optional Parts • Optionale Bauteile • Pièces optionnelles • Pezzi opzionali

Part # I Nummer Numéro I Codice	Description	Beschreibung	Description	Descrizione
EFLA250	Park Flyer Tool Assortment, 5 pc	E-flite Park Flyer Werkzeugsortiment; 5 teilig	Assortiment d'outils park flyer, 5pc	Park Flyer assortimento attrezzi, 5 pc
EFLAEC202	EC2˜ Battery Connector (2)	E-flite EC2 Akkubuchse (2)	Prise EC2 côté batterie (2)	EC2 Connettore batteria (2)
EFLAEC203	EC2 Device/Battery Connector	E-flite EC2 Stecker / Buchse	Prise EC2 côté contrôleur (2)	EC2 Connettore apparecchiatura/ batteria
HBZ1004	1.5A AC Power Supply (US Only)	1.5A AC Power Supply (US Only)	Alimentation secteur 1.5A (USA uniquement)	1.5A AC Alimentatore (solo USA)
HBZ6513	Alligator Clip: 12V Lighter Adapter	Krokodilklemme: 12 V Zigarette-nanzünder	Adaptateur 12V allume cigare/pinces croco	Pinze tipo coccodrillo: adattatore 12V per presa accendisigari
EFLA111	Li-Po Cell Voltage Checker	E-flite Li-Po Cell Volt Checker	Contrôleur de tension Li-Po	Prova tensione celle LiPo
EFLA405	Servoless Payload Release	E-flite Servoloses Nutzlastabwurfsy-stem (Schleppkupplung)	Dispositif de largage sans servo	Gancio rilascio senza servo
PKZ6623	Tow line: Ka8	Parkzone Ka8: Schleppleine	Câble de remorquage	Cavo di traino
EFLA650	Hi-Start	E-flite Hochstartset	Catapulte	Cavo elastico
EFLC3025	Celectra˜ 80W AC/DC Multi-Chemistry Battery Charger	E-flite 80W AC/DC Multi-Akku Ladege-rät - EU	Chargeur de batterie AC/DC Celectra 80 W multi-types	Caricabatterie per batteria multichi-mica 80 W c.a./c.c.
EFLC3020	200W DC multi-chemistry battery charger	E-flite 200W DC Multi-Akku Ladegerät	Chargeur multiple DC 200W	200W DC Caricabatterie universale
EFLC4010	Celectra 15VDC 250W Power Supply	E-flite 15VDC 250W Netzteil - EU	Alimentation Celectra CC 15 V 250 W	Alimentatore Celectra 15V c.c., 250 W
DYN1405	Li-Po Charge Protection Bag, Large	Dynamite LiPoCharge Protection Bag groß	Sac de charge Li-Po, grand modèle	Sacchetto protezione per carica LiPo, grande
DYN1400	Li-Po Charge Protection Bag, Small	Dynamite LiPoCharge Protection Bag klein	Sac de charge Li-Po, petit modèle	Sacchetto protezione per carica LiPo, piccolo
	DX4e DSMX 4-Channel Transmitter	Spektrum DX4e DSMX 4 Kanal Sender ohne Empfänger	Emetteur DX4e DSMX 4 voies	DX4e DSMX Trasmettitore 4 canali
	DX5e DSMX 5-Channel Transmitter	Spektrum DX5e DSMX 5 Kanal Sender ohne Empfänger	Emetteur DX5e DSMX 5 voies	DX5e DSMX Trasmettitore 5 canali
	DX6i DSMX 6-Channel Transmitter	Spektrum DX6i DSMX 6-Kanal Sender	Emetteur DX6i DSMX 6 voies	DX6i DSMX Trasmettitore 6 canali
	DX7s DSMX 7-Channel Transmitter	Spektrum DX7s DSMX 7 Kanal Sender	Emetteur DX7s DSMX 7 voies	DX7s DSMX Trasmettitore 7 canali
	DX8 DSMX 8-Channel Transmitter	Spektrum DX8 DSMX 8 Kanal Sender	Emetteur DX8 DSMX 8 voies	DX8 DSMX Trasmettitore 8 canali
	DX18 DSMX 18-Channel Transmitter	Spektrum DX18 DSMX 18 Kanal Sender	Emetteur DX18 DSMX 18 voies	DX8 DSMX Trasmettitore 18 canali

© 2013 Horizon Hobby, Inc.

ParkZone, E-flite, Apprentice, Celectra, EC2, DSM, DSM2, DSMX, Z-Foam, Bind-N-Fly, Plug-N-Play and ModelMatch are trademarks or registered trademarks of Horizon Hobby, Inc.
The Spektrum trademark is used with permission of Bachmann Industries, Inc.
Futaba is a registered trademark of Futaba Denshi Kogyo Kabushiki Kaisha Corporation of Japan.
All other trademarks, service marks and logos are property of their respective owners.



www.parkzone.com
PKZ6680, PKZ6675